VOLT EGYSZER EGY **MALÉV**

AMI A HÍREKBŐL KIMARADT



JÁMBOR GYULA

Égi történet, földi valóság

Publio KIADÓ

Volt egyszer egy Malév

A csődhöz vezető út – és ami a hírekből kimaradt

By Jámbor Gyula

Publio Kiadó
www.konyvaruhaz.info
2012

Fotó: Budapest Airport, Hardy Mihály

Köszönöm!

A szerző köszönetet mond minden honfitársunknak, aki ezekben a napokban leírta emlékeit, gondolatait, véleményét a nemzeti légitársaságról. Ezen belül az önszerveződő mozgalmak aktivistáinak, akik közösségi oldalakon adtak lehetőséget az embereknek a megnyilvánulásra. És különösen a „Volt egyszer egy Malév 1” rajongói oldal alapítóinak, akik e kötet címének az ötletét adták.

Köszönetet mondok a Budapest Airportnak és Hardy Mihály kommunikációs igazgatónak, aki rendelkezésünkre bocsátotta történelmi jelentőségű felvételeit a Malév Boeing-flotta gépeiről, amint február 3-án elszállításukra várva felsorakoztak Budapest-Ferihegy betonján.

Végül köszönetet mondok a Magyar Nemzet napilap kiadójának, amiért hozzájárult ahhoz, hogy újságírói munkám során szerzett élményeimet megoszthassam Önnel, Kedves Olvasó!

Előhang, amelyben a szerző hiába szeretne, nem menekülhet a Történelem elől

Nem szeretnék nagy idők tanúja lenni! – mondogattam gyakran gyermekkoromban, mert annyi öreg munkásmozgalmárt, ellenállót, partizánt toltak elénk akkoriban, hogy egy életre elment a kedvem ettől a

műfajtól. Évtizedekkel később, túl rendszer–, pálya-és családiállapot-váltásokon, rájöttem, a nagy idők tanújának lenni meglehetősen fárasztó dolog, és egyszerre vágyat éreztem, hogy inkább ágyban, párnák közt nyugodhassam. A sors fintora, hogy mindeközben a napilapos újságírói pálya jutott nekem, amelyben minden van, csak nyugalom nincs.

A Malév az utóbbi néhány év alatt a szemünk előtt lett büszkén szárnyaló állami nagyvállalatból vergődő, a végsőkig eladósodott roncs, amely egy ködös februári reggelen végleg a földön ragadt. Bár annyi minden viszonylagos, mégis úgy éreztem, ez most az a pillanat, amikor ismét meglegyintett a nagybetűs Történelem. Eljöttek azok a bizonyos nagy idők, nemcsak a 66 éve működő cég, a munkahelyüket elveszítő pilóták, utaskísérők, nemcsak a repülőjegyük árát elbukó utasok életében. A rendszerváltás óta eltelt két évtized szomorú jelképe a tízmillió magyar közös tulajdonában lévő, adófizetői milliárdokból fenntartott, majd végül csődbe döntött légitársaság története.

Újságíróként szorgos krónikása, magánemberként riadt szemlélője voltam a Malév agóniájának. Bár foglalkozásomból adódóan be-bekukucskálhattam a színfalak mögé, akadtak titkos informátoraim, részese voltam kisebb-nagyobb összeesküvéseknek, magam sem hittem, hogy eljön a pillanat, ami február harmadikán reggel 6 órakor megérkezett. Nagyfiam, aki egyik kétségbeesett sporttársától értesült nemzeti légitársaságunk csődjéről, azt mondta: ha ez megtörtént, ebben az országban minden megtörténhet. És én nem találtam nyugtató szavakat.

Az itt következő oldalakon a Malév csődbe omlásának nem hivatalos, de annál személyesebb történetét követheti végig az olvasó. Úgy, ahogy csak azok látták, akik jelen voltak a fontos pillanatokban. Egy mesét sokféleképp el lehet mesélni. Azt remélem, hogy az én mesémet a csak kevesek által ismert dokumentumok és a személyes élmények hitelesítik.

Jámbor Gyula

A Magyar Nemzet újságírója

Első fejezet,
amelyben közvetlenül a reggeli kávé után csődbe megy a Malév

Kora reggeli első kávéját iszogatva az ember, még ha hivatalból jól értesült is, nem tudja, – honnan is tudná? –, hogy történelmi napra ébredt. Ködös, sötét a reggel, ráadásul péntek, egy hosszúra nyúlt hétnek a vége, amely nekem, közlekedéssel foglalkozó újságírónak az elejétől a végéig a Malévról szólt. Még ujjaimban érzem az előző este, a már sokadik „rendkívüli” sajtótájékoztatóról írt tudósításom mondatait, idegeimben a nemzeti légitársaság körül egyre feszültebbé váló helyzet fáradtságát. Telefonom bekapcsolva, nem is annyira a mindenkori készenlét miatt, inkább a meteorológiai jóslatok érdekelnek, hogy meddig tart ki a zord hideg.

Help! – kiált fel a most telefon, a Beatles-örökzölddel közölve, hogy nem rokon, nem is ismerős, hanem valaki kifejezetten munkaügyben keres. Az ördögbe! A kijelzőre pillantok: még nincs fél hét. A Malév kommunikációs kisasszonya van a vonalban, frissen, begyakorolt, tárgyilagos hangon közli a hírt: a légitársaság 6 órakor leállt, a sajtóközleményüket már elküldték, a hivatalos bejelentés 8 órakor az igazgatóság épületében, a Lurdy Házban.

Babamm – rúg nagyot a szívem. Az első reflex a „hivatalból jól értesült” mesterségbeli sértődöttsége. Hogyhogy én ezt nem tudtam? Néhány órája csak, amikor a légitársaság elnöke még mindenkit azzal bíztatott, hogy a Malév mindörökké repülni fog – az orromnál fogva vezettek! Gyorsan átfut az agyamon, mit írtam előző este, ami ma, a Malév bezuhanása napján kerül az újságosstandokra. Mennyire váltam címlapos cikkemmel nevetségessé? Szerencsére viszonylag semleges a cím: az idővel fut versenyt a Malév. Hát, ami azt illeti, ezt a versenyt elveszítettük.

A következő pillanatban azonban már, mintha tű szúrna meg, pattanok, idő van, cselekedni kell. Elsőként a fotós kollégát értesítem, legyen meg képben a történelmi pillanat. A főszerkesztő még ráér, ilyen korán nem akarom ugrasztani, de aztán csak rácsörgök, ne a reggeli híradóból tudja meg.

Közben kinyitom a laptopot, valóban megérkezett a sajtóközlemény. Ez bizony immár történelmi dokumentum, ide másolom:

A Malév Zrt. sajtóközleménye

2012. február 3-án 06:00 órakor leállt a Malév

Az Igazgatóság döntése alapján a kár minimalizálása érdekében elrendelték a magyar nemzeti légitársaság üzemszerű működésének beszüntetését. Ennek értelmében február 3-án 06:00 órától, 66 évnyi csaknem folyamatos működés után, nem szállnak fel Malév repülőgépek.

„Sajnos bekövetkezett az, amitől a legjobban tartottunk, és aminek elkerüléséért mindent megtettünk. Bár az utóbbi napokig még volt remény az üzemeltetés folytatására, és az utasok bizalma töretlen volt, de az utóbbi napokban megjelent információk hatására a szolgáltató partnerek elvesztették bizalmukat, és egyik napról a másikra elkezdték előre kérni az általuk nyújtott szolgáltatások kifizetését. Ez olyan mértékben gyorsította fel a pénzkiáramlást, hogy mára már tarthatatlanná vált a légitársaság helyzete. Ismert az is, hogy a tulajdonos a legjobb szándéka ellenére az EU elmarasztaló határozatát követően nem tud további anyagi forrást biztosítani a működéshez. Mindezeket figyelembe véve az Igazgatóság úgy döntött, hogy elrendeli a magyar nemzeti légitársaság üzemszerű működésének beszüntetését.

Valamennyi utasunktól elnézést kérünk.” – jelentette be Limburger Lóránt vezérigazgató.

A légitársaság utasait az ügyfélszolgálati munkatársak az alábbi telefonszámokon valamint e-mail címen tájékoztatják arról, hogyan utazhatnak el célállomásukra, illetve milyen lehetőségeik vannak a kártalanításra.

Telefonon Magyarországról: 06-40-21-21-21

Telefonon Külföldről: +36-1-802-11-11

A telefonos ügyfélszolgálat 2012. február 29-ig érhető el.

E-mailben: malev@malev.com

Miközben a meglepően szellős reggeli forgalomban a Lurdy Házhoz közelítek, pörgetem a fejemben az előző napok történéseit, ki-és bejelentéseit, amelyek a fenti levél ismeretében most mind-mind új értelmet, jelentőséget kapnak. Mert bár az eszével tudhatta, aki figyelt, hogy a sok elterelő szöveg mögött a kormányzati egy irányba, méghozzá a teljes bedőlés irányába mutatnak, sokan elhitték, elhittük, hogy titokban készült B-verzió, mentési terv, amely életbe lép, amint kimondatik a csőd.

Valóban jól értesült forrásaim ugyan lehűtötték várakozásaimat, mondván most épp semmi jele az új, zöldmezős nemzeti légitársaság megalapításának, magam mégis némi kis esélyt adtam ennek. Mert: hátha?

A Malév-igazgatóságon halotti csend, még a sajtótájékoztató helyszínét sem készítették elő időre, újabb jele az eluralkodó fejetlenségnek, amelyet az utóbbi napokban tapasztaltam. Aztán megnyílnak az ajtók, szállingóznak az újságírók, forgatócsoportok. A szakírók többnyire régi motorosok, úgy cukkolják egymást, mint az iskolás gyerekek. – Gyere, ülj ide mellém, de vigyázz, mert ma nem értem rá fürödni – ilyen és hasonló poénokkal múlatjuk az időt. A sajtótájékoztató, mint mostanában mindig, késve indul, akár a gép egy rossz légitársaságnál. És mint a vezérigazgatói közleményben, ezúttal is mi, újságírók vagyunk a ludasak: akik az agglomerációból jönnek, nem érnek ide időre, rájuk várunk. Hát várjunk, legalább kitárgyaljuk a Malév-vezérkart, amely az előző napokban rendkívüli sajtótájékoztatókon összevissza beszélt, egy szájból fújt hideget-meleget (elnök: Malév forever, vezérigazgató: holnap elfogy a pénz) aztán a következményeket igyekezett a médiára kenni. Hogy is írta Limburger Lóránt vezérigazgató: „az utóbbi napokban megjelent információk hatására a szolgáltató partnerek elvesztették bizalmukat, és egyik napról a másikra elkezdték előre kérni az általuk nyújtott szolgáltatások kifizetését”. Aha, vagyis az újságírók a tehetnek mindenről, meg azok az üzletfelek, akik szerették volna megkapni a pénzüket!

De közben mégiscsak megérkezik a Malév-vezérkar. Az operatőrök az ajtóhoz csoportosulnak. A rendezvényszervezők gyorsan visszateszik az asztalra az üdítős üvegeket, amit a fotósok gondosan eltakarítottak. A későn érkezett tévéstábok elhelyezik felségjelzéses mikrofonjaikat. A drámai pillanat hatása alatt a tisztségviselők gyászos komorsággal vonulnak be. Néma csend. Aztán Limburger Lóránt vezérigazgató síri hangon felolvassa a sajtóközleményt. A cég igazgatóságának elnöke, az optimista nyilatkozatairól elhíresült Berényi „a Malév repülni fog” János magyarázza a bizonyítványt. „Mi mindent megtettünk.” Aztán záporoznak az újságírói kérdések: tegnap este még hogy a csudába nem tudtátok, hogy ma reggel

leálltok? Megkérdeztem, hogy vegyek-e jegyet, és ti azt mondtátok, hogy bátran!

(Illusztrációképpen ide illesztem a Malév hírlevelét, amely a csőd előtt egy-két nappal kapott egyik kollégám: Európai kalandozások! Foglaljon kedvére kínálatunkból már 29.900,– Ft-tól!) newsletter@newsletter.malev.hu

Mit mondtok most annak a hétezer embernek, akik Budapesten és a világ nagyvárosaiban érvényes jeggyel rendelkeznek, hogyan utaznak el, hogyan jönnek haza?

Limburger és Berényi kínban van. Igyekeznek úgy fordítani a dolgot, hogy hősies tettnek tűnjön a leállás. Mert ha nem döntenek úgy reggel, hogy game over, akkor nem csak azt a gépet veszítjük el az adósság fejében, amit Tel-Avivban ott fogtak az éjszaka, hanem mindet. Akkor pedig nem lehet rövid úton visszaszolgáltatni a Boeing-flottát az amerikai lízing cégnek, ami további jelentős költséget jelent. Vagyis a leállást kimondó határozattal megmentettük a flottát a lízingcégnek? Hurrá!

Szörnyű fél óra, kiderül, hogy a létező legrosszabb forgatókönyv valósul meg. Földön marad a Malév, a károsultak többségéről – értsd: a már októberig eladott jegyek több mint 700 ezer (!) vásárlójának kártalanításáról – igazából nem gondoskodtak. Majd a bankkártya-kibocsátók, majd az utazási irodák, majd a IATA! (Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség) – mondta Berényi János. Utóbb sorra kiderül, egyik sem vállalja az összességében közel 40 milliárdos kár megtérítését.

Eközben a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren tömegjelenetek, egyéni és csoportos drámák zajlanak. Az utasoknak reggel hét óráig azt mondják, késik az indulás. Akkor aztán bejelentik, hogy törlik az összes járatot, a hangosbeszélőn több nyelven ismételgetik az információt. De mi lesz most? Átfoglalni, másik légitársasággal elutazni – erről nem állapodtak meg senkivel, a légitársaságok nem tudnak semmiről. Ahol van még szabad jegy, azt szívesen eladják: indulás előtti aranyáron. Aki 40 ezerért vett hónapokkal korábban Malév-jegyet Brüsszelbe, most vehet 120-ért másik gépre, miközben a jegyár visszatérítése – ezt is a helyszínen tudják meg a csalódott utasok – majd, egyszer, talán valamikor várható. A Malév dupla

fedelű kommunikációjának köszönhetően egész délelőtt tódulnak az utasok Ferihegyre: bár minden tévéből, rádióból, már a csapból is a Malév csődje folyik, sokan csak a helyszínen szembesülnek a szomorú ténnyel. A nap folyamán többször csődöt mond a www.malev.com weboldal is.

Amilyen készületlenül éri az utasokat a hír, olyan váratlan a Malév alkalmazottak számára is. Ők, akik aztán tényleg közelről láthatták, mi folyik a cégnél, az utolsó, sőt az utolsó utáni pillanatban is reménykednek valamiben. Valami váratlan fordulatra, égből pottyant happy and-re számítanak. Az nem lehet, hogy annyi szív hiába onta vért… Délelőtt állománygyűlés a hangárban. A vezérigazgató, az ottaniaknak csak „per Lóri” közli az egybegyűltekkel, hogy nincs tovább. Beszéde közben többször elsírja magát, de a hallgatóság szeme sem marad szárazon.

A konkurenciát bezzeg nem éri váratlanul a Malév bedőlése. A Wizz Air megmenti a Malév utasait! A Ryan Air megmenti a Malév utasait! A Lufhansa, az Air Berlin, a KLM, a British Airways sorra jelentik be a járatbővítést, nagyobb befogadó képességű gépek beállítását, új járatok indítását. Eleinte még megható a nagy igyekezet, aztán lassan már-már komikus, hogy a MÁV, a Volán-társaságok, az Orangeways is bejelentkezik a Malév piacáért. – Figyeljétek, hamarosan valami taxistársaság is meg akarja menteni őket! – mondom a szerkesztőségben a kollégáknak. És lőn: ha nem is aznap, de hamarosan küldi közleményét az egyik nemzetközi autókölcsönző, Malév-jeggyel kedvezményt kaphat, aki nem repül, hanem inkább vezet Brüsszelbe, Párizsba, Amszterdamba.

Eközben a menedzsment már a flottát kölcsönző ILFC (International Lease Finance Corporation) amerikai lízingcéggel tárgyal a gépek visszaadásáról. Súgnak a fülembe: figyelj, mert a Malév-pilóták nem vállalják, hogy utolsó útjukra, az írországi telephelyre repüljék a flottát. A gépindulás ebéd utáni időpontról egyre csúszik. Újabb füles, nem hősködésből nem akarnak repülni a pilóták, hanem mert nincs megszervezve a visszatérésük Budapestre. Öreg este lesz, mire sorban felszállnak Ferihegyről a kék orrú (blue nose) gépmadarak. Miként az egyik repülés-fan portál patetikus-bürokratikus híradása szól: „a MA5212 járatszámot viselő első, HA-LOU lajstromjelű 737-es nem veszi azonnal az

irányt északnyugatnak, hanem egy balkör lerepülése után ismét megközelíti Ferihegyet, és méltó búcsúzásképpen 150 méter magasan áthúz a 31-es bal pálya fölött. A személyzet a torony, majd a közelkörzeti irányítás frekvenciáján köszöni meg a légiforgalmi irányítóknak a hatvanhat évnyi együttműködést.”

Második fejezet,
amelyben kisfiúkból pilóták, pilótákból újra kisfiúk lesznek

A légiközlekedés iparág, amely mozgásban tartja az üzletet, dollár-milliárdokat termel, munkahelyek millióit teremti és tartja el. Másfelől a repülés megunhatatlan gyönyörűség, izgalom, örök, bár sokak számára viszonzatlan szerelem. Mi a titka? Talán az ellentét, amely a repülés iránti vágy, és a légi út keltette zsigeri tiltakozás között feszül. A képzelet, a lélek fölfelé, a felhők közé törekszik, míg a test, az évmilliókon át fejlődött szervezet makacsul tiltakozik. Egysejtű korunktól sok tapasztalatot szereztünk a vízben, a szárazföldön, de a madár-lét hiányzik a repertoárból. Hiába tanultunk fizikát, hiába eregettünk sárkányt, hajtogattunk papírrepülőt, a mindennapi tapasztalatainkkal ellenkezik, hogy egy hatalmas vasdarab felröppen az égre – és ott is marad!

A repülés hivatásosai, barátai és csodálói külön sarkot érdemelnek a különös szenvedélyek rabjainak csarnokában. Tudta Ön, hogy komoly meglett férfiak (a spotterek) órák hosszat ácsorognak a repülőterek kerítése mellé épített dombon vagy létra tetején, hátha megleshetik, netán le is fényképezhetik az arra járó gépeket? Tudta Ön, hogy más komoly férfiak íróasztaluknál ülve számítógépes programok segítségével repülőgépet vezetnek, miközben más hasonlóképp megszállott egyének ugyanakkor elvégzik ezeknek a csak képzeletben létező gépeknek a légi irányítását? A Budapest mellett épült Boeing-szimulátor nemcsak hivatásos pilóták továbbképzését szolgálja. Működési idejének jelentős részében megszállott repülőgép-fanok játszadoznak rajta, félóránként sok tízezer forintért. S akkor még nem is beszéltünk az ilyen-olyan ugrókról, a paplan-és sárkányrepülőkről, vitorlázókról, modellezőkről. És messze mindezek fölött száll az igazi nagygépes pilóta, (aztán már csak a vadászpilóták és

űrhajósok következnek) akinek kézmozdulatait engedelmesen követi a soktonnás monstrum, bőg a sok ezer lóerő, s a háta mögött utazik több száz ember, aki rábízta néhány órára az életét. A repülés barátai közül némelyek hajlamosak alábecsülni a pilóták munkáját, hiszen ott a robotpilóta, a leszállást segítő elektronikák. Az ő figyelmükbe ajánlom azt a videót, amely Düsseldorf repülőtérének leszállópályáján készült egy oldalszeles napon.

(http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=mMvLuUJFHYk)

Nos, mint látható, a földet érés kemény munka és egyáltalán nem lefutott meccs. Pengeélen egyensúlyoznak a gépek – pont úgy, ahogy az utasfedélzeten, az ülésben lehunyt szemmel, miatyánkot mormolva érezzük…

Ám ezek a komoly, sőt rettenthetetlen férfiak, a gépszörnyek idomítói is kénytelenek feladni a meccset időnként. Például ha nem a gép, hanem munkaadójuk, a légitársaság kerül légörvénybe. Ilyenkor e kemény emberek is sírva fakadnak, akár a bennük rejtőző kisfiú, aki valaha rácsodálkozott az égen úszó gépmadárra.

A Malév-flotta utolsó útjáról Demeter Csabának, az egyik Boeing 737 első tisztjének a leveléből idézünk, amely felkerült a Facebookra. A pilóta végül vállalta, hogy a gépet elviszi az írországi Shannonba, a lízingcég európai bázisára.

„Mérhetetlen fájdalmat érzek legbelül és a mai napig nem tudom elhinni, hogy ez tényleg megtörtént. Megtörtént és ÍGY történt meg. Nagyon sokáig bíztam, reménykedtem abban, hogy lesz megoldás, de péntek reggel telefonra keltem, melyet először nem akartam elhinni. MEGÁLLT A CÉG:-(

…Elindultunk szépen egymás után, sorban elköszönve, hangsúlyozva a járatszám előtti hívójelet MALÉV. MALÉV. Jó érzés volt:-) Nem kellett időre menni, nem volt utas, csak mi ketten: a kapitány és az első tiszt. És a madár, a fehér madár kék orral, BLUE NOSE.

…Megálltunk egymás után, sorban guruló utakon, állóhelyeken, leállítottuk, kipakoltunk, kikapcsoltuk a fényeket. Sötétbe burkolóztak a

gépeink. Szörnyű érzés volt, OTT KELLETT HAGYNI ŐKET. Torokszorító, fojtogató érzés volt elgurulni és felszállni. Mintha a szívünkből téptek volna ki egy darabot.”

Ha a marcona férfiakat így szíven ütötte a légitársaság kimúlása, sejthetik, milyen érzelmek szabadultak el az utaskísérő hölgyek körében! A ferihegyi Malév-irodák, öltözők bejáratát virágcsokrokkal, mécsesekkel, céges relikviákkal borították. Egy héttel a járatok leállítása után, egy szombat délutánon pedig több százan vettek részt a Malévért, a Malév emlékére rendezett békés felvonuláson. A menetben egyenruhába öltözött pilóták, utaskísérők, munkatársak és családtagjaik haladtak. A Lurdy-háztól a Malév jól ismert szignáljára indultak, a felvonulók többségén “Malév 1946-2012” felirat volt olvasható. Számos pilóta egyenruhában jelent meg, és a hírügynökségi jelentések szerint a tömeg tarkállott a légiutas-kísérők jellegzetes kendőjétől, amely sötétkék alapon piros, fehér és zöld stilizált repülőket ábrázol. Az esemény hivatalos zárásaként a Gellért téren utoljára hangzott fel a Malév szignálja és a tér felett a menetet a Malév repülőklub négy, kötelékben repülő Cesna típusú repülőgépe köszöntötte, mire a tömeg integetett, éljenzett és tapsolt.

Az érzelemhullám elöntötte a Malév egykori utasait is. Sok millió magyar állampolgár, aki valaha repülőre szállt, jó eséllyel a nemzeti légitársaság járatát választotta. Hatvanhat év nagy idő, két emberöltő: a mai nyugdíjasok közül sokan gyerekként ültek először repülőre. Magam is igazolhatom, életre szóló élmény volt a repülőtér sajátos szabályrendszere, a régi, ma 1-esnek nevezett terminálépület lendületesen szép, valahogy már struktúrájában a könnyed szárnyalást idéző kialakítása; a fedélzetre lépés, a furcsa zajok, szagok, az erőtől reszkető gép tömege; a légikisasszonyok kedvessége, a pilóta férfias fegyelme, zengő hangja a hangszóróban. Szinte minden blogon, fórum topicban előkerül, hogy idegenből megtérve, a magyar légitársaság fedélzetére lépve nagyon sokan úgy éreztük, hazaérkeztünk. Magyar szó, magyar ízek, magyar újságok – egy kis haza a nagyvilágban.

A Malév-alkalmazottak tudták ezt. Azt is, hogy a repülőre szállók többnyire a mindenkori társadalom krémje, kiválasztottak, külön kaszt. Tíz-

tizenöt éve még inkább így volt, mint ma, a fapadosok korában. Az állami légitársaság is külön kasztot képviselt az állami vállalatok sorában. Ma, miközben siratják a munkahelyüket, a malévosok olyan értékekről beszélnek, mint családias hangulat, összetartozás, generációkon át egy céghez kötődés –, ami már-már kuriózum a XXI. századi, egyik napról a másokra élő cégek gyakorlatában. Nem csoda, hogy egész oldalas hirdetést adnak fel az egyik napilapban, sok száz arcképből kirakott óriás szívet.

http://www.metropol.hu/gazdasag/cikk/844532

Érzelmek? Persze nemcsak szeretetet, szánakozást váltott ki a légi csőd. Némely kommentelő kárörvendő mondatokra ragadtatta magát. A kohászok, a bányászok már húsz éve mentek a levesbe. Örüljenek, hogy mostanáig tartották őket – a mi pénzünkön. Pilóta? Ha a földön marad, sofőr a neve. Sztyuvi? Nem inkább hostess, pincérlány? A repülésben dolgozók védettségét, elkülönülését, és mi tagadás: jó fizetését is nehezményezik a névtelen levélírók. De hát Magyarországon élünk, és ez is hozzátartozik a képhez.

Harmadik fejezet.
amelyben pénzről, pénzről, és megint csak pénzről lesz szó

Amikor a nemzeti légitársaságról, vagyis egy állami vállalatról, közpénzből fenntartott szervezetről beszélünk, tudnunk kell, mit visz, és mit hoz a konyhára. A csődöt követő napokban a kormány nyilvánosságra hozta, hogy 2011-ben több mint 25 milliárd forint állami támogatást juttatott különféle jogcímeken a Malévnek. Az azt megelőző évben is hasonló nagyságrendű pénzek kellettek a kékorrú flotta levegőben tartásához.

Malév pénzügyi eredményei, milliárd forintban, 2001-2010:

Mint a mellékelt adatokból kitűnik, az elmúlt bő évtizedben a légitársaság különböző mértékű, de rendre öt-tíz-húsz milliárdos nagyságrendű veszteséget termelt működése során. Hogy ez sok vagy kevés, az persze megítélés kérdése. Ha a bérből és fizetésből élő, személyi jövedelemadót, valamint brutális járulékokat fizető munkavállaló-adófizető polgár szemszögéből nézzük, minden feleslegesen kifizetett adóforint sok.

Ha mellétesszük, hogy a légitársaság közvetlenül két és fél, közvetve jó néhány ezer embernek adott munkát, ugyanennyi családnak megélhetést, efelett 500 kis-és középvállalkozásnak megrendelést vagy 60 milliárdnyi értékben, a költségvetésbe pedig adó és egyéb befizetés formájában összesen nagyjából 70 milliárd forintot juttatott évente, akkor már árnyaltabb a kép.

Emellett a Malév a ferihegyi repteret üzemeltető Budapest Airport Zrt. egyik legjelentősebb partnereként forgalmának mintegy 40 százalékát biztosította. Évente 15 milliárd forintot fizetett ki légiközlekedési bevételek, ingatlanbérlet, kiskereskedelmi bérlet jogcímen. A Malévnak köszönhetően meghatározó árbevételhez jutott a légiirányítást végző HungaroControl is. A Malév biztosította a cég éves teljes árbevételének 10 százalékát, amely 2010-ben több mint 9 millió euró, azaz mintegy 2,5 milliárd forint volt. Mindemellett a légitársaság számos, nehezen számszerűsíthető előnyt is jelentett az ország számára. A hazánkba látogató turista a társaság szolgáltatásait igénybe véve találkozott először a magyaros vendégszeretettel, a hazai borokkal, pálinkákkal és a népszerű turisztikai látványosságokról szóló ismertetőkkel. Külföldi vállalatok beruházási, befektetési döntéseinél kiemelt szempontként merül fel az, hogy az adott ország egy napon belüli elérhető-elhagyható legyen. A Malév közvetlen járatai biztosították ezt a lehetőséget.

Mindez persze nem jelenti azt, hogy a Malév szakmai, gazdálkodási értelemben ne működhetett volna jobban is. Gyakran idézik azt az összehasonlítást, hogy a társaság 2010-es 88 milliárdos bevételéhez 13,5 milliárdnyi bérköltség járult. Ugyanebben az évben a Wizz Air 135 milliárdot lapátolt össze, de csak 3 milliárd bérköltséggel. Tudjuk, nemzeti légitársaságnak lenni összetettebb feladat, mint fapadosként csak a jóba repülni, de a kontraszt így is túl éles. Persze az állami tulajdonlás, a politikának való kitettség, a közvetlen üzleti szempontok mellett – felett? – a gyakran korrupt, zsákmányszerző vezetők is hozzájárultak a milliárdos veszteségek kialakulásához, a vagyon feléléséhez, a versenyképesség hiányához. Egy másik kötet témája lehetne, hogy az állami vállalatok miként váltak az elmúlt bő húsz évben a pártok kifizető helyévé, kádereik,

valamint azok rokonai, barátai és üzletfelei jól fizetett nappali melegedőjévé. Beszédes adat, hogy míg 1954 és 1990 között, tehát 36 év alatt mindössze öt vezérigazgatója volt a társaságnak, addig 1990 és 2011 között mintegy húsz vezető fordult meg a Malév élén. A kinevezések gyakran minden szakmai alap nélkül, pusztán a politikai lojalitást figyelembe véve történtek meg, így a kinevezettek az esetek döntő többségében nem rendelkeztek repülési üzleti irányítási szakmai tapasztalattal – olvasható a Malév Fehér Könyvében. Az egymást követő vezérigazgatók leginkább rövidtávra terveztek és rendre szembementek elődeik döntéseivel, stratégiájával.

Viszont igyekeztek megszolgálni a fizetésüket. Egy légitársaságnak annyi mindenre szüksége van a működéséhez: kerozintól műanyag kiskanálig, fedélzeti magazin szerkesztésétől piaci szakértésig. Aki a tulajdonos államot képviseli, megszabhatja, ki legyen a vezető, emez pedig igyekszik megbízói kedvében járni. Ez a feudális jellegű függés képlete ma Magyarországon. És bár pártok és kormányok változnak, az egykori osztálytársak, a szépreményű rokon gyerekek, a mindenkori üzleti cápák így is, úgy is megtalálják az utat az állami finanszírozású cégek döntéshozóihoz.

Veszteség? Nem baj, van a költségvetésben elég pénz. Ha nincs, akkor meg eladunk a cég vagyonából ezt-ezt. A Malév 2001 végén kótyavetyélte el az 50 százalékos Hyatt Regency (korábban Atrium Hyatt) tulajdonrészét a Pannónia Hotels Rt-nek. A tulajdonrész eladása azért is volt hibás döntés, mivel az ingatlan számottevő nyereségtermelő lehetőséget rejtett magában.

A légitársaságok le-és felszállási jogai, az úgynevezett slotok komoly értéket képviselnek, mert a túlzsúfolt repülőtereken egyre korlátozottabb számban állnak rendelkezésre. A Malév ugyanakkor még a slot-kereskedelem beindulása előtt, 2006-ban eladta a londoni Heathrow repülőtérre szóló leszállási résidejét – amely egyébként az egyik legkeresettebb ilyen volt a piacon – a British Airwaysnek, s ezzel kiszorult a másodlagos Gatwick repülőtérre. Ez a kiárusítás egy egyszeri, mintegy 2 milliárd forintos bevétel fejében hosszabb távon egyértelmű versenyhátrányt jelentett a Malévnak – olvasható a Fehér Könyvben. A cég

pénzügyi szorultságában 2005-ben ötmilliárd forint készpénzért és a budapesti repülőteret üzemeltető Budapest Airport Rt. felé fennálló mintegy 2,6 milliárd forint tartozás leírása fejében eladta értékes üzemanyagtöltő-üzletágát a Budapest Airport Rt-nek. A tranzakció ugyan egyszeri bevételt biztosított a Malévnak, közép-és hosszú távon azonban jelentős károkat okozott. Végül szólnunk kell arról is, hogy rendelkezett-e a Malév üzleti értelemben működőképes, távlati kitekintésű piaci stratégiával, illetve hogy ezek miért nem valósultak meg. Az elmúlt bő egy évtizedben a légiipart számos megrázkódtatás érte. A 2001-es new-yorki terrortámadás alapvetően átalakította a légi közlekedés biztonsági szabályait és gyakorlatát. Az olajár-ingadozás is többször alaposan megrostálta a piacot. És megjelentek, majd rohamosan piacot foglaltak a low cost, magyarul – tévesen – fapadosnak nevezett, valójában alacsony költségekkel működő légitársaságok. Mindezek hatására teljesen átalakult az európai piac. A hagyományos légitársaságok közül – amelyek egyébként sok tekintetben alkalmazkodtak a fapadosokhoz, például az internetes foglalások, a jegyár-képzés, a fedélzeti szolgáltatások lecsupaszítása tekintetében – csak a legerősebbek maradtak életben a piacon. A kisebbek vagy bemenekültek a három nagy: a Lufthansa, az Air France, a British Airways egyikének a szárnyai alá, vagy a puszta fennmaradásukért küzdenek.

Ezekre a nagy jelentőségű változásokra a Malév nem, vagy nem megfelelően reagált. Az internetes foglalások rendszerére például csak az utóbbi időkben tért át, holott a versenytársaknál jó néhány éve bevett gyakorlat. Az orosz privatizációs kaland idején a stratégia arra alapult, hogy a keleti, netán távol-keleti orosz területekről érkező gépek utasai Budapesten szállnak át európai járatukra. Ezt a célt fejezte ki a „légihíd”, airbridge kifejezés. Orosz átszálló utasokból azonban sokat nem láttunk Ferihegyen 2007 és 2009 között. A német pilótából lett vezérigazgató, Martin Gauss idején a fapadosok jegyáraival versengett, és így minden egyes széken pénzt veszített a nemzeti légitársaság – nem csoda, hogy épp egy fapados, a Wizz Air jelentette fel a Malévet az állami támogatások miatt Brüsszelnél.

A hihetetlen fordulatra, azaz a Malév működőképes üzleti modelljének megvalósítására 2011-ig kellett várnunk. Tizenöt-tizenhét év veszteséges gazdálkodás után ugyanis tavaly a cég üzemi szinten – azaz a napi működést illetően – képes volt ha nem is nyereségesen, de nullszaldóhoz közelítve elketyegni. A csodát a kereskedelmi vezérigazgató-helyettes, Gergye Ottó tette. A nyugatra szakadt magyar családból származó, hazafias érzelmektől fűtött, ám nagyon racionálisan gondolkodó fiatalember szakított a filléres Malév-jegyek gyakorlatával. Örömömre szolgált, hogy többször beszélgethettem Ottóval, és ezek során elmagyarázta, nem az egyes jegyek ára a fontos a légitársaság szempontjából, hanem a gépenkénti árbevétel. És nem mindegy az sem, hogy azt kevés drága, vagy sok olcsó jegyből rakja össze a cég. Gergye Ottó ezért arra törekedett, hogy minél több üzleti utast csaljon a fedélzetre, és nem a minél több eladott jegy lebegett a szeme előtt. Tavaly év elején kezdte a munkát, és a nyár végén már látszott fáradozása gyümölcse. A Malév emelkedő jegyár-bevételeket produkált, miközben versenytársai küszködtek. A Malév-csodára felfigyeltek Európában: Ottó kezét akkor szoríthattam meg utoljára, mikor január utolsó napjaiban már csomagolt. Gratuláltam neki új állásához, az Air Berlin, a Lufthansa-csoport tagjának kereskedelmi vezetői kinevezéséhez. Amikor Ottó elment, a Malév hajója már léket kapott, és a vízvonal alatt akadálytalanul ömlött befelé a víz. De a cég vezetői ezt még nem látták szükségesnek közölni a nagyvilággal…

Negyedik fejezet,
amelyben nagyítóval keressük a felelősöket

Volt egyszer egy Malév, ám most már csak a felszámoló biztosok lakmároznak a tetemén. Ki tette ezt? Ki a felelős mindezért? A legkézenfekvőbb válasz az, bármilyen furcsa, hogy mi vagyunk, mindannyian. Hát ki küldte az állami vállalatok élére a pártembereket? Természetesen az éppen aktuális kormánykoalíció politikusai. És ki szavazott a kormánypártokra? Na, ugye, hogy mi, mindannyian? Persze ha mindenki felelős, nem felelős senki sem. Szűkítsük a kört!

A Malév a Fidesz-KDNP kormány fennállása idején ment csődbe. Nézzük először a mostani kormány felelősségét. Nem vitás, hogy a nehéz helyzetben volt, hiszen a reprivatizáció után egy súlyosan eladósodott és mozgásterét tekintve is korlátozott helyzetben lévő céget örökölt. Mit tett? A külső szemlélő számára úgy tetszik, nem sokat. Fizette a cég veszteségeit, amíg az EU meg nem elégelte, és törvénytelennek nem nyilvánította az állami támogatásokat. Ráadásul az Európai Bizottság határozatának bejelentésekor, vagyis január elején a magyar kormány különféle vitás ügyek miatt épp perben és haragban állt az eurokratákkal. Nemhogy elnézésre, jóindulatra nem számíthatott, de az ember érzése éppen az volt, hogy Brüsszelben bosszúból egy jókorát csípnek az Orbán-kormányon a Malév-verdikttel. Ha fájdalmat akartak okozni, sikerült: a kormány feltette a kezét, meghozta a legszükségesebb, mintegy „higiéniai" intézkedéseket a csődvédelemmel és a reptéren rekedt utasok jegyárának a garantálásával, és tétlenül nézte végig, hogyan hull a semmibe a nemzeti légitársaság. Valahol azt olvastam: lekapcsolták a lélegeztető gépről.

Persze ez már a végjáték volt, a vég legvége. S a vég kezdete? Amikor Fellegi Tamást, az oroszokkal, kínaiakkal tárgyaló minisztert elküldték/hagyták elmenekülni? Igaz, a kínai kapcsolat, a Hainan légitársaság szakmai befektetőként való megjelenése már tavaly év végén, Fellegi pekingi útján kútba esett. Vagy talán már korábban is, csak a kívülállók számára akkor vált nyilvánvalóvá. Az ősz folyamán ugyanis jómagam – bennfentes információk alapján – arra számítottam, hogy hamarosan bejelentik az Új Malév projektet. Igenis készült terv új, zöldmezős nemzeti légitársaság megalapítására, a régi cég bedöntésével, az adósságok minimalizálásával. Akkor úgy tudtam – és ezt akkor rajtam kívül legfeljebb néhány tucat ember tudta csak az országban –, az orosz kormány elfogadta azt a tervet, hogy ha csődbe megy a Malév, akkor a magyar kormány ellentételezi a VEB Bank kárát. (Emlékezetes, hogy a Malév 2007-es privatizációja alkalmával Borisz Abramovics akvizícióját a Vnyesekonombank (VEB) finanszírozta, majd az üzletember csődje után a Malévet birtokló Airbridge Zrt. részvénypakkját a VEB kapta meg. A magyar kormány 2010-ben visszavásárolta a légitársaság 95 százalékos

tulajdonrészét, de az 5 százaléknyi részvény birtokában a VEB megtorpedózhatott minden 50 millió forintnál nagyobb értékű tranzakciót.) Csakhogy mindehhez komoly, tőkeerős befektetőre volt szükség. A Hainan-ra osztották ezt a szerepet, ám a kínai cég Magyarországon állomásozó küldöttsége lassan haladt a tárgyalásokkal. Utólag derült ki, miért nem tetszett nekik az üzlet. A Malév európai légitársaság státusza biztosította, hogy a cég gépei a kontinens városaiban szabadon használhatták a repülőtereket (Open Sky-egyezmény). Az újonnan létrehozandó légitársaság csak akkor volt vonzó bármilyen, Európán kívüli befektető számára, ha megkapja ezeket a repülési jogokat. Ehhez 51 százalékos tulajdoni többségben kellett lenniük a cégben az európai tulajdonosoknak. Erre a szerepre a magyar nagyvállalkozót, Demján Sándort kérte fel a kormány. A többségi tulajdonosnak persze többségi tőkerésszel is kell rendelkeznie a cégben, különben csak névleges tulajdonos, azaz stróman. Úgy informáltak, Demján nemcsak hogy nem kívánt tőkét juttatni a létesítendő magyar légitársaság számára, de elszámolási vitába keveredett a leendő partnerrel. A kínaiaknak ez túl sok volt. Már a tulajdonosi bújócska sem tetszett nekik, de az üzleti partner makacssága végképp betette a kaput. Udvarias levélben megköszönték a miniszternek és a vállalkozónak a lehetőséget, majd szélsebesen távoztak Magyarországról. Fellegi Tamás pedig itt állt megfürödve, befektető nélkül. A Malév sorsa ekkor dőlhetett el, az uniós határozat, hogy fizessen vissza a cég százmilliárdos összeget, csak rányomta a pecsétet a cég halálos ítéletére.

Lehet, hogy a reprivatizált Malév megmentéséhez csodát kellett volna tennie a jelenlegi kormánynak. A csoda azonban – ezt higgadtan megállapíthatjuk – elmaradt. Ha hibáztak, ebben érhető tetten a felelősségük.

Nagyobb játéktérrel rendelkeztek a jelenlegit megelőző koalíciók. Európai uniós csatlakozásunk idején a Medgyessy-kormány volt hatalmon, majd jött a két Gyurcsány-kabinet. Azok az uniós versenypiaci szabályok, amelyekre hivatkozva most elmeszelték a magyar légitársaságot, 2003 óta ismertek és érvényben vannak. Ha a már akkor is veszteséges Malévet életben akarták tartani, magángazda után kellett nézniük az állami

tulajdonosoknak. Az ismételt privatizációs pályázatokra azonban nem jelentkezett ígéretes, tőkeerős befektető. Az Airbridge-nek valójában egyetlen huncut garasa sem volt, de rendelkezett a VEB ígérvényével. Hogy a magyar kormány milyen megfontolások, hátsó szándékok és magán üzletek reményében konstruálta ezt a privatizációt, még ma sem világos egészen. Az tény, hogy 2007-ben Borisz Abramovics több kisebb-nagyobb oroszországi légitársaság tulajdonosa volt. Azt azonban, hogy ezek valójában hoztak-e pénzt, és ha igen, akkor kinek, azt itt Magyarországon és a Pénzügyminisztériumban senki nem tudhatta pontosan. A Malévet tehát rábízták egy üzletemberre, aki azt állította magáról, hogy ért a légi közlekedéshez, és van pénze átvállalni a Malév már akkor is tetemes adósságát. Valójában egyik feltételnek sem felelt meg a kiszemelt vevő, hiszen az adósságok mellé további adósságokat csinált, és saját pénzt – leszámítva 200 millió forintot, a Malév jelképes vételárát – nem kockáztatott.

A Malévet megvásárló Airbridge többségi tulajdonosa két magyar magánszemély, Költő Magdolna és Kiss Kálmán voltak. Mindketten az akkor kormányzó politikai erők bizalmi emberei. Költő korábban az állami vagyonkezelő megbízottjaként a Malév tulajdonosi testületének tagja, emellett élet-és üzlettársa a szocialista nagykutyákkal közeli kapcsolatot ápoló Szabó Andrásnak, a Resonator nevű cég tulajdonosának. Ez a Resonator fontos szerepet kapott a Malév privatizációjának előkészítésében. Kiss Kálmán pedig magas rangú határőr tisztként még a rendszerváltás előtti idők révén kötődött a szocialistákhoz. Mindkét magyar magánszemélyre igaz, hogy valódi tőkét nem vittek az Airbridge-be, azaz stróman szerepet vállaltak. De az, hogy Abramovics miként biztosította lojalitásukat, csak a közelmúltban előkerült céges iratok fedték fel. A birtokomban lévő kétnyelvű (magyar és orosz) szindikátusi megállapodás és a hasonlóképp készült „Óvadéki és vételi jogot alapító szerződés" értelmében a két magyar tulajdonos közül a lényegesen nagyobb részt birtokló Kiss Kálmán részvényeit – megvásárlása után azonnal – eladta a Bagema Limited, a Brit Virgin-Szigeteken bejegyzett off shore cégnek. Azt, hogy az adóparadicsomban bejegyzett Bagema kinek az érdekeltségében

van, jótékony homály fedi – éppen ezért hozták létre –, személyes találkozásaink egyikén azonban Borisz Abramovics nem is igyekezett olyan látszatot kelteni, mintha nem lenne köze hozzá. Így is erősen nehezemre esett, hogy ne mosolyogjak, amikor azt fejtegette, hogy Kiss Kálmán nem volt stróman, és az a bizonyos óvadéki szerződés valójában egy kölcsönügylet biztosítéka volt. Borisz Abramovicsról és „magyar hangjáról”, Leonov Péterről külön meg szeretnék emlékezni ezeken az oldalakon.

A Malév egykori tulajdonosát és ügyeinek irányítóját manapság valamiféle misztikus felhő veszi körül. No, nem arra gondolok, hogy a magyar sajtóban rendszeresen összekeverik Roman Abramoviccsal, a brit bajnokságban éllovas Chelsea focicsapat, valamint fél Szibéria, illetőleg a világ leghosszabb jachtjának, legdrágább villájának, stb. stb. tulajdonosával. Borisz hozzá képest kispályás, de annyira azért fontos személy, hogy bizonyos sajtóértesülések szerint két kontinens rendőrsége száguldjon a nyomában. Olvasván ezeket a híreket, találkozásaink alkalmával igyekeztem jól körülnézni, mustrálgattam Boriszt is, de se az ajtó mögött, se a mellényzsebéből kilógva nem láttam egy fia kalasnyikovval felszerelt gorillát sem. Azt is el kell mondjam, találkozásaink fényes nappal, a magyar ügyvédi kar doayenjének nagykörúti irodájában estek, és nem követtek szirénázó rendőrautók sem érkezésemkor, sem távozásom alkalmával. Nem tagadom, hogy mikor legutóbb láttam, Borisz meglehetősen nyomott, mondjuk úgy, megrendült hangulatban volt. Akármi is történt, a Malévre, mint élete egyik legnagyobb vállalkozására tekintett, és csődjéről úgy beszélt, mint amikor egy közeli hozzátartozónk távozik el. Azt mondta, a legjobbakat kívánja a cég kiváló szakembereinek, akikre mindig jó szívvel fog emlékezni. Mindezt nagyon halkan, és az asztal peremét nézve mondta, ami pedig éles ellentétben állt azzal a magatartással, amit korábban, például a Malév megvásárlásának bejelentésekor tanúsított. Merthogy az élet úgy hozta, ott voltam 2007 februárjában azon a sajtótájékoztatón is, az egyik legelegánsabb belvárosi szálloda különtermében, ahol bejelentették, illetve ünnepélyesen alá is írták a Malév privatizációs szerződését. Borisz határozottan és energikusan

beszélt arról, miként fogja felvirágoztatni a magyar légitársaságot. A mi szemünkben Borisz Abramovics akkor a titokzatos orosz mágnás, bogaras „rubel-papa” volt, aki zsebébe nyúl, hogy megmentse nekünk a szegény, öregecske Malévot. Akinek egyetlen csettintésére milliárdok indulnak el az egzotikus keleti kincstárakból, hogy a mi kis légitársaságunk, s a haza fényre derüljön. Most, utólag visszanézve az akkori időkre, Borisz szemében éppen mi lehettünk a kívánatos, gazdag, közép-európai vadászmező, mert ő már akkor tudta, amit mi nem, hogy nekünk még sokszor a zsebünkbe kell nyúlnunk, ha azt akarjuk, hogy legyen nemzeti légitársaságunk. Abramoviccsal és Leonov Péterrel, a Malév 2007-2009 közötti vezérigazgatójával többször beszélgettünk arról, hogyan látják, mi volt a baj a Malévvel. Leszámítva a szinte elkerülhetetlen „minden cigány a maga lovát dicséri-effektust”, az orosz üzletember joggal mutathat rá utólag, 2007-ben egy kiürített, kirabolt céget vettek át, és hogy az irányításuk idején a jegyárbevétel nőtt, a veszteség csökkent. Persze egy ilyen nagy cég esetében sok az évekre előre meghatározott költség, mint például a flottaszerződések, amelyeket jellemzően tíz évre kötnek, de számos más áthúzódó hatással is számolni kell. Két év nagyon rövid idő szinte bármilyen változáshoz – kivéve a kereskedelmi politikát, mert az, mint korábban Gergye Ottó esetében láttuk, egy éven belül is jelentős eredményeket hozhat. A korábban idézett Fehér Könyvben rámutattak Abramovics néhány trükkjére, mint a nagy értékű tanácsadói szerződésekre, amelyeknek – állítólag – önmaga voltak a kedvezményezettje, vagy a catering-szerződésre, amely harminc évre bebetonozott egy beszállítót. Borisz és „magyar hangja”, azaz bizalmas körben tolmácsa, Pjotr persze cáfolni igyekeznek mindezeket. Az azonban tény, és nem is vitatja senki, Abramovicsnak sikerült végrehajtani azt a bravúrsvindlit, hogy – szinte – egyetlen fillér nélkül vett meg egy százmilliárdos forgalmú légitársaságot, és a bankkölcsönt, amelyből finanszírozta, visszaterhelte a cégre, azaz az eredeti tulajdonosra. Vagyis végülis ránk, magyar adófizetőkre. Tulajdonképpen mi vettük meg neki a Malévot. A Gyurcsány-Veres kormány felelőssége, hogy engedte, lehetővé tette, ki tudja, talán támogatta is ezt a svindlit. Például azért, mert közvetlenül nem pénzelhették a Malévot

– az EU viszont most részben épp emiatt rótta ki szigorú büntetését. A Bajnai-Oszkó kormányról legfeljebb annyit mondhatunk, ambíciója csak addig terjedt ki, hogy megpróbálják pontozásos vereségre kihozni a meccset, ahol valójában kiütés várt ránk.

A Malév bedőlésének nagy vesztesei a magyar adófizetők, azaz mi vagyunk – másfelől viszont kétségtelenül a VEB bank, amelynek több mint 30 milliárd forintnyi eurója bánja Borisz játékait. Ha van kitől-mitől tartania az egykori légitársaság-tulajdonosnak, úgy sejtem, nem az Interpol, hanem ez a Vlagyimir Putyin elnökölte pénzintézet lehet.

Ötödik fejezet,
amelyben keresztet vetünk a Malévre, de félő, velünk tartanak a jegytulajdonosok is

Van-e élet a Malév után? Természetesen van, a nap rendre felkel és lenyugszik. A Malév leállt, a gépeket elvitték, a legöregebbeket egy amerikai bázison már darabokra szedték. A cég felszámolása elindult, vagyon szinte semmi, adósság nem is 60 milliárd, mint az utolsó sajtótájékoztatókon elhangzott, hanem a duplája, 120 milliárd forint. A dolgozók bérkövetelése a közterhekkel együtt meghaladja a 8 milliárd forintot – ezt kellene első körben kielégíteni a törvények értelmében. A hitelezők minden bizonnyal hoppon maradnak, mint azok a jegyvásárlók is, akiknek nem a cég leállásának napjára, hétvégéjére szólt a jegyük. Messziről jött emberek mesélgettek ugyan tündérmeséket, hogy bizonyos országok bizonyos pénzintézetei az általuk kibocsátott kártya tranzakciójára garanciát vállalnak, és már ki is fizették a Malév-repülőjegy árát – de ezeket a történeteket fogadjuk legalábbis fenntartással. Magyarországon ugyanezen bankok leányvállalatai nem sietnek kárpótolni a jegyvásárlókat.

A ferihegyi repülőtéren már nem tolonganak hoppon maradt Malév-utasok, sőt, meglehetősen kihalt mostanában. A Malév adta a teljes reptéri forgalom 40 százalékát, a 2-es terminál forgalmának nagyobb részét. A régi repülőtéren, az 1-esen ugyanis a fapadosok jönnek-mennek. Rendeződni látszik a Budapest Airport privatizációs szerződésében a forgalom kiesésére vonatkozó állami garancia kérdése is. Bár a kormány – köztünk szólva nem

túl bölcsen – nagy felhajtást csapott a reptéri privatizációs szerződés záradéka körül, a szaktárca és a reptérkezelő inkább megegyezésre törekszik. Igaz, hogy ennek a meccsnek még nincs vége. Ha Ferihegy forgalma tartósan visszaesik, az Airport bajba kerülhet, és nem tud máshoz fordulni, mint a magyar kormányhoz.

De visszaesik-e valóban az utasok száma? A nagy hangú Ryan Air szerint a fapadosok már gyakorlatilag be is töltötték a Malév által hagyott űrt. Bizonyos irányokban lehet, hogy így lesz, de a Budapest Airport véleménye szerint évi másfél millió átszálló utas mindenképpen és végleg elveszett. Ezek olyan kelet-európai, balkáni, közel-keleti járatokkal utaztak, akik Budapesten szálltak át európai városokba induló repülőgépeikre. Ezt a hálózatot, amit a Malév az utóbbi tíz évben épített ki fáradságos munkával, és amelyet sem a fapadosok, sem a nagy légitársaságok nem irigyeltek el tőle, most nem pótolja senki. Ezeket a városokat a Malév afféle misszióként repülte, mert a magyar multik (Mol, T-kom, OTP) munkatársai számára fontos volt, hogy átszállás nélkül, egy nap alatt elintézhessék tárgyalásaikat. Ezek a menedzserek ezentúl kénytelenek lesznek autóba ülni vagy átszállással megközelíteni partnereiket.

A Malév leállásának azonban vannak ennél is vészjóslóbb következményei: napokon belül kiderült, hogy Budapest interkontinentális járatok nélkül marad. Tavaly még két légitársaság – a Delta és az American Airlines – versenyzett az New Yorkba utazók kegyeiért, és beindult a Budapest-Peking is, de ma már egyik sem működik. Azoknak lesz igazuk, akik azt jósolták, hogy nemzeti légitársaság nélkül Budapest másodosztályú, vidékies hely lesz? Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér helyett Ferihegy-alsó?

Másfelől viszont itt ölik egymást halomra a fapadosok, a Wizz és a Ryan elkápráztatnak az ingyen, szinte ingyen és fillérekért kínált jegyeikkel. Lehet, hogy most jön ez az igazi kánaán, és eddig nem lehetett igazi verseny és a Malév túlsúlya miatt?

És persze mi sem kerülhetjük meg a kérdést, lesz-e élet a halál után? Lesz-e Malév 2.0 a Malév 1.0 után? Lennie kell – sugallják a lelkes civil kezdeményezések, a rajongói oldalak, a kezdőtőkét összekalapozni remélő

aktivisták. Sok erőt, türelmet hozzá! (Gao Jian budapesti kínai nagykövet szerint hazájában 800 millió inget kell gyártaniuk ahhoz, hogy egyetlen Airbus repülőgépet vásárolhassanak. Hölgyeim, elő a varrógépekkel!) Bizonyos hírek arra utalnak, hogy a kormány szívesen elősegítené egy új légitársaság létrejöttét, és ezért a miniszterelnök megbízottai és önkéntes légügyi szakértők most világszerte vállalkozót keresnek. Felröppent a hír, hogy az Egyesült Arab Emirátusokkal tapogatózó tárgyalások kezdődtek. Az ottani uralkodói család érdekeltségébe tartozó légitársaság azért jött szóba, mert politikai motivációk esetén inkább elképzelhető egy budapesti fiók-telep indítása, mint a teljesen üzleti alapon álló nagy európai légitársaságokkal. Hasonló okokból próbálkoztunk az orosz és a kínai vállalatokkal is. A kilátások azonban nem túl bíztatóak. A Malév valódi vonzereje, vagyis a történelmi leszállási engedély-vagyona egyszerűen a semmivé lett, miután a cég leállt és felszámolják. Ezeket a résidőket a repterek újraosztják, a Malév 2.0-nak nulláról kell indulnia ebben a versenyben. Az európai nagyvárosokba irányuló járatokat a fapadosok már el is vitték. A balkáni „missziós” járatok pedig nem hozzák, hanem viszik a pénzt. A Malévnek talán éppen azért kellett eltűnnie a piacról, mert ilyen sokan ott egyszerűen nem férnek el.

Utóhang, amelyben a szerző ellövi minden puskaporát

Európa egyik legviccesebb embere, ehhez kétség sem fér, Michael O’Leary, a Ryan Air tulajdonosa. Erről magam is meggyőződhettem meg néhány hete, amikor bejelentette, öt járattal ismét megjelenik Ferihegyen. Mint emlékezetes, a cég 2008-ban egyik napról a másikra kivonult a magyar – és még másik öt – piacról, mert az utasok és az eladott jegyek száma nem érte el a szerintük megfelelő mértéket. A mostani visszatérés részint a kormányzat által biztosított adókedvezménynek, részint – és ezt O’Leary nem rejtette véka alá – a Malév (akkor még csak) gyengélkedésének volt köszönhető. A bohóckodásáról Európa-szerte ismert légi főnök az ajándékba kapott Puskás-mezben feszített, és a vele járó pettyes focilabdát a tájékoztató végéig ölelgette, szorongatta, dobálta. A tiszteletére megjelent magyar államtitkárt, aki sportsérülése miatt járógipszet viselt, többször nyomatékosan megfenyegette, eltöri a másik

lábát is. A konkurenciát azzal riogatta, gépeinek hátsó fertályában állóhelyeket képez ki, ahol – mint a BKV-járatokon – egy euró lesz a jegy. A repülőtér jelen lévő vezérigazgatóját pedig többször felszólította, csökkentse a díjait, különben más városba viszi az utasait.

A Ryan Air azóta is szórakoztatja Budapestet. Hol ingyen osztogatja jegyeit a bevásárlóközpontokban, hol hiányos öltözetű címlaplányokkal helyettesíti a légikisasszonyokat, hol feljelenti a konkurenciát az Európai Bizottságnál. Mert – ezt jól jegyezzük meg – ahol a Ryan Air megjelenik, ott más légitársaságnak nem terem fű. Ebben az egy dologban O’Leary nem viccel.

Szegény drága jó nemzeti légitársaságunk, derék lassúcska, öregecske Malév! Bárány voltál a farkasok között. Béke poraidra!

De ha mégis feltámadnál, a porból puskapor legyen, gyújtó, perzselő, robbanó!

Budapest, 2012. február 18.

Fontos időpontok a cég életében

2012. február 3, reggel hat óra: a gépek a földön maradnak.

2012. február 2: A Fővárosi Bíróság végzése alapján a Hitelintézeti Felszámoló Nonprofit Kft. átveszi az irányítást

2012. február 1: A Magyar Közlönyben megjelent az 5/2012-es kormányrendelet a Malév utasainak kártalanításáról

2012. január 30: Berényi János, a Malév elnöke rendkívüli sajtótájékoztatót tartott. Azt mondta, a Malév repülni fog, de azt is jelezte, minden megtörténhet

2012. január 30: a Malév tevékenységének finanszírozása január végétől ellehetetlenül – jelentette be Limburger Lóránt vezérigazgató. Ugynakkor kormányrendelet jelenik meg, amely a Malévot stratégiailag kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezetnek minősíti

2012. január 11: Budai Gyula elszámoltatási kormánybiztos bejelenteti, öt feljelentést tett a Malév eladásának és visszavásárlásának ügyében a Központi Nyomozó Főügyészségen

2012. január 9: a Malév számára nyújtott „összeegyeztethetetlen” állami támogatás visszafizetésére szólítotja fel Magyarországot az Európai Bizottság

2011. december 5: Fellegi Tamás fejlesztési minister ismerteti a Malév Fehér Könyvét a légitársaság elmúlt tíz évéről, az előző kormányok és Malév-vezetések mulasztásairól

2011. június: Chen Feng, a HNA igazgatótanácsának elnöke szándéknyilatkozatot ír alá a Malév-részesedés megvásárlásáról

2010: a WizzAir feljelentése nyomán az Európai Bizottság vizsgálatot indított a Malévnak nyújtott, a feljelentés szerint tiltott állami támogatások ügyében

2010: A Bajnai-kormány visszavásárolja a Malév 95 százalékos tulajdonrészét

2007: a Malév privatizációs pályázatának nyertese a Borisz Abramovics érdekeltségébe tartozó AirBridge Zrt.

1999: Az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt.-hez került a Malév 99,5 százalékos többségi tulajdona

1997: Az Alitalia Malév-részvényeit magyar bankok visszavásárolták

1992: 35 százalékos részesedést szerzett a Malévban az Alitalia olasz nemzeti légitársaság és a Simest olasz bank

1954: A magyar kormány megvette a Szovjetunió részét a Maszovletben

1946: Megalakult a Malév elődje, a Magyar–Szovjet Polgári Légiforgalmi (Maszovlet) Rt.

Malév flotta – nem az égben, hanem a betonon

A felvételek a Malév leállásának napján készültek. A gépek felsorakoztak az utolsó – most már utasok nélküli – felszálláshoz.

Tanácstalan dolgozók a leállás napján.

Mindenki tájékoztatást vár.